



Bruksela, dnia 22.4.2014 r.
COM(2014) 231 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY

**Piąte sprawozdanie w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (EWG) NR 3577/92
dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w kabotażu morskim
(2001–2010)**

{SWD(2014) 143 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY

Piąte sprawozdanie w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (EWG) NR 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w kabotażu morskim (2001–2010)

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski)¹ zostało przyjęte dnia 7 grudnia 1992 r. Celem rozporządzenia jest stopniowe wprowadzenie swobody świadczenia usług poprzez stworzenie rynku wewnętrznego w zakresie świadczenia usług kabotażowych.

Zgodnie z art. 10 rozporządzenia Komisja co dwa lata składa Radzie sprawozdanie z wykonania tego rozporządzenia i w razie potrzeby przedstawia także wszelkie niezbędne wnioski.

Niniejsze sprawozdanie jest piątym sprawozdaniem okresowym. W następstwie konsultacji z państwami członkowskimi dotyczących treści i częstotliwości sprawozdań, zapowiedzianych w poprzednim sprawozdaniu², oraz w świetle konkluzji Rady³ Komisja podjęła decyzję o objęciu niniejszym sprawozdaniem lat 2001–2010 i lat późniejszych w miarę dostępności informacji. Podejście takie miało dwojakie uzasadnienie. Po pierwsze, zamiarem Komisji było dokonanie pełnej oceny skutków liberalizacji kabotażu morskiego w Grecji, która otworzyła swój rynek jako ostatnie państwo członkowskie. Po drugie, jej celem było dokonanie analizy kabotażu w państwach członkowskich, które przystąpiły do UE od czasu przyjęcia poprzedniego sprawozdania w 2002 r. (tj. w ramach rozszerzeń z dnia 1 maja 2004⁴, z dnia 1 stycznia 2007⁵ i z dnia 1 lipca 2013⁶).

W niniejszym sprawozdaniu skupiono się na państwach, które mają dostęp do morza⁷. Opiera się ono na badaniach przeprowadzonych przez niezależnych konsultantów⁸, wynikach

¹ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

² Czwarte sprawozdanie dotyczące wprowadzania w życie rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w zakresie kabotażu morskiego (1999–2000) z dnia 24 kwietnia 2002 r., COM(2002) 203.

³ Konkluzje Rady z dnia 5.11.2002 r.

⁴ Estonia, Cypr, Łotwa, Litwa, Malta, Polska, Słowenia, zob. również przypis 7.

⁵ Bułgaria i Rumunia.

⁶ Chorwacja.

⁷ Nie obejmuje Republiki Czeskiej, Luksemburga, Węgier, Austrii i Słowacji.

⁸ Consultrans (członek grupy ECORYS Lead Framework Contract Consortium), *Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation No 3577/92. Economic part 2001–2005*, lipiec 2007. Gomez-Acebo & Pombo Abogados, *Study on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001–2005)*, lipiec 2007.

konsultacji z zainteresowanymi stronami i państwami członkowskimi przeprowadzonych przez Komisję w 2009 r. oraz na odpowiedziach, jakich udzieliły państwa członkowskie w ramach kwestionariusza skierowanego do nich przez Komisję w 2012 r.

Niniejsze sprawozdanie podzielono na cztery rozdziały. W pierwszym rozdziale omawia się aktualne orzecznictwo Trybunału oraz zmiany legislacyjne w państwach członkowskich i państwach EFTA. W drugim rozdziale przedstawia się trendy rynkowe w państwach członkowskich i państwach EFTA. Trzeci rozdział zawiera podsumowanie dostępnych danych dotyczących zatrudnienia w sektorze kabotażu morskiego. Z powodu braku wiarygodnych i rozstrzygających danych rozdział ten nie zawiera statystyk dotyczących kosztów załogi. W czwartym rozdziale przedstawiono wyniki konsultacji przeprowadzonych przy okazji przygotowywania niniejszego sprawozdania. W ostatniej części sprawozdania sformułowano wnioski i stanowisko Komisji w odniesieniu do przyszłych sprawozdań.

W dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu przedstawiono bardziej szczegółowe dane statystyczne i analizę niektórych kwestii poruszonych w niniejszym sprawozdaniu.

Niniejsze sprawozdanie przedstawia się wraz z komunikatem wyjaśniającym Komisji dotyczącym rozporządzenia (EWG) nr 3577/92⁹.

1. ZMIANY LEGISLACYJNE

W niniejszym rozdziale przeprowadza się analizę orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości oraz zmian legislacyjnych w państwach członkowskich UE (1.1) i w państwach EFTA (1.2) w zakresie kategorii liberalizowanych usług, dostępu do kabotażu, przepisów dotyczących załogi, obowiązku świadczenia usługi publicznej i zamówień na usługi publiczne w okresie odniesienia. Bardziej szczegółowy opis zmian legislacyjnych znajduje się w tabeli 1 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

1.1. Zmiany legislacyjne w państwach członkowskich UE

1.1.1. Liberalizacja usług

Od dnia 1 stycznia 1999 r., gdy większość odstępstw określonych w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 wygasła, niemal wszystkie kategorie usług kabotażu morskiego zostały otwarte na rzecz beneficjentów tego rozporządzenia.

Jedynie utrzymane odstępstwo, obowiązujące do dnia 1 stycznia 2004 r., określone w art. 6 ust. 3 rozporządzenia, dotyczyło dwóch kategorii usług kabotażu wyspowego w **Grecji**: regularnych usług pasażerskich i promowych oraz usług prowadzonych statkami o pojemności mniejszej niż 650 gt.

W następstwie przyjęcia ustawy 2932/2001 opublikowanej w dniu 27 czerwca 2001 r. Grecja zliberalizowała wspomniane usługi kabotażu długo przed terminem wygaśnięcia odstępstwa w 2004 r. Całkowitą zgodność z rozporządzeniem osiągnięto jednak w Grecji dopiero w 2011 r. poprzez szereg zmian wprowadzonych decyzją ministerialną 3323.1/02/08, dekretemi prezydenckimi 38/2011 i 44/2011 oraz ustawą 3922/2011 z dnia 4 marca 2011 r. Przepisy te

⁹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), COM(2014) 232.

przyjęto w Grecji w związku z postępowaniem w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, które zostało zamknięte przez Komisję w 2011 r.

Ponadto Grecja zliberalizowała swój rynek kabotażu w znacznie większym zakresie niż wymagało tego rozporządzenie poprzez otwarcie tego rynku w 2010 r. dla statków wycieczkowych zarejestrowanych w państwie trzecim (ustawa 3872/2010).

1.1.2. Dostęp do świadczenia usług kabotażu morskiego

Zgodnie z rozporządzeniem statek musi spełniać wszystkie warunki wymagane do wykonywania kabotażu w państwie członkowskim, w którym jest zarejestrowany, aby mógł świadczyć usługi kabotażu w innym państwie członkowskim.

Państwa członkowskie dopuszczają wszystkie statki zarejestrowane w ich **pierwszym rejestrze** do świadczenia usług kabotażu bez jakichkolwiek ograniczeń. W związku z tym statki te mają nieograniczony dostęp do kabotażu w innych państwach członkowskich.

W odniesieniu do statków zarejestrowanych w **drugim rejestrze**¹⁰ sytuację można podsumować następująco:

- statki zarejestrowane w Hiszpańskim Specjalnym Rejestrze statków i przedsiębiorstw żeglugowych Wysp Kanaryjskich (REC), w rejestrze portugalskiej wyspy Madery (MAR) i w Gibraltarze mają nieograniczony dostęp;
- statki towarowe zarejestrowane w Duńskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (DIS) mają nieograniczony dostęp, statki pasażerskie zarejestrowane w DIS nie mają dostępu do kabotażu;
- statki zarejestrowane w Niemieckim Rejestrze Międzynarodowym (ISR) i w fińskim wykazie statków towarowych w ruchu międzynarodowych mają ograniczony dostęp na podstawie decyzji podejmowanej w każdym indywidualnym przypadku, ale nie mają dostępu do regularnego kabotażu;
- Francja i Włochy udzieliły w okresie odniesienia ograniczonego dostępu do kabotażu dla statków zarejestrowanych odpowiednio w drugim rejestrze każdego z tych państw:
 - we **Włoszech** statki zarejestrowane w drugim rejestrze, które pierwotnie były wykluczone z dostępu do kabotażu, dopuszczono do świadczenia usług kabotażu jedynie na podstawie decyzji podejmowanych w każdym indywidualnym przypadku, ograniczając tę możliwość do sześciu rejsów kabotażowych miesięcznie (ustawa 27, 12/2002 nr 289); ustawą 326 z dnia 24 listopada 2003 r. dopuszczono, jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do sześciu rejsów kabotażowych miesięcznie, wykonywania nieograniczonej liczby rejsów kabotażowych, pod warunkiem, że ich trasy są dłuższe niż 100 mil morskich;
 - we **Francji** rejestr Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych, który nie zapewniał dostępu do kabotażu, został zastąpiony przez Francuski Rejestr Międzynarodowy (RIF) na mocy ustawy nr 2005-412 z dnia 3 maja 2005 r.; statki zarejestrowane w RIF mają ograniczony dostęp do kabotażu towarów, pod warunkiem, że nie są eksploatowane wyłącznie na trasach kabotażowych.

¹⁰ Jak przypomniano w poprzednim sprawozdaniu, korzyści wynikające z rozporządzenia nie przysługują w odniesieniu do „zamorskich” rejestrów państw członkowskich (tzn. rejestr Antyli Holenderskich, rejestr Wyspy Man, rejestry Bermudów i Kajmanów), ponieważ prawo UE nie ma zastosowania do tych terytoriów.

1.1.3. Przepisy dotyczące załogi

Art. 3 rozporządzenia zezwala na stosowanie przepisów państwa przyjmującego do załogi statków o pojemności mniejszej niż 650 gt i statków wykonujących kabotaż wyspowy, z wyjątkiem statków towarowych o pojemności większej niż 650 gt, gdy dany rejs następuje po rejsie do lub z innego państwa lub poprzedza taki rejs.

W 2004 r. Trybunał wyjaśnił zakres stosowania przepisów art. 3 w odniesieniu do statków wycieczkowych¹¹. Według Trybunału odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące załogi statków wycieczkowych o pojemności powyżej 650 gt, bez względu na to, czy wykonują one kabotaż kontynentalny, czy też kabotaż wyspowy, spoczywa na państwie bandery. Przepisy państwa przyjmującego mogą mieć zastosowanie wyłącznie do statków wycieczkowych o pojemności mniejszej niż 650 gt.

W 2006 r. Trybunał przedstawił także wyjaśnienie definicji pojęcia „rejsu, który następuje po lub przed rejsiem kabotażowym”¹²: rejs taki oznacza każdy rejs do lub z innego państwa niezależnie od tego, czy na pokładzie znajduje się ładunek.

Przepisy dotyczące załogi określone w art. 3 można podsumować następująco:

Państwo bandery	Państwo przyjmujące
- statki o pojemności powyżej 650 gt wykonujące kabotaż kontynentalny - statki wycieczkowe o pojemności powyżej 650 gt - statki towarowe o pojemności powyżej 650 gt wykonujące kabotaż wyspowy, gdy rejs kabotażowy następuje po rejsie do lub z innego państwa członkowskiego lub poprzedza taki rejs	- statki o pojemności poniżej 650 gt - statki wykonujące kabotaż wyspowy (z wyjątkiem statków towarowych statki o pojemności powyżej 650 gt wykonujących kabotaż wyspowy, gdy rejs kabotażowy następuje po rejsie do lub z innego państwa członkowskiego lub poprzedza taki rejs)

Tylko sześć państw członkowskich stosuje przepisy państwa przyjmującego: Francja, Włochy, Hiszpania (tak jak miało to już miejsce w okresie objętym poprzednim sprawozdaniem), Portugalia¹³, Grecja¹⁴ i Bułgaria¹⁵.

¹¹ Sprawa C-288/02 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Greckiej* [2004], Zb.Orz. s. I-10071.

¹² Sprawa C-456/04 *Agip Petroli SpA przeciwko Capitaneria di porto di Siracusa i in.* [2006], Zb.Orz. s. I-03395.

¹³ W Portugalii, zgodnie z dekretem z mocą ustawy nr 7/2006, przepisy państwa przyjmującego mają zastosowanie do usług regularnego transportu zwykłych przesyłek kontenerowych i stałych między kontynentem a Maderą i Azorami.

¹⁴ W Grecji wszystkie sprawy dotyczące załogi statków wykonujących kabotaż wyspowy są przedmiotem stosowania przepisów państwa przyjmującego i są regulowane przez prawodawstwo greckie.

¹⁵ W Bułgarii, zgodnie z art. 4 rozporządzenia nr 10, statki o pojemności mniejszej niż 650 gt podlegają bułgarskim przepisom dotyczącym załogi.

Główne przepisy zawarte w odpowiednich prawodawstwach krajowych w odniesieniu do załogi przedstawiono w tabeli 2 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

1.1.4. *Obowiązek świadczenia usługi publicznej i zamówienia na usługi publiczne*

Zgodnie z motywem 9 rozporządzenia wprowadzenie usług publicznych, które wiążą się z określonymi prawami i obowiązkami zainteresowanych armatorów, może być usprawiedliwione w celu zapewnienia należytego funkcjonowania regularnego transportu na wyspy, z wysp i między wyspami, pod warunkiem niedyskryminacji z powodu narodowości lub stałego miejsca zamieszkania. Artykuł 4 rozporządzenia stanowi w odniesieniu do usług publicznych, że państwa członkowskie mogą zamawiać takie usługi lub nakładać obowiązek ich świadczenia jako warunek prowadzenia usług kabotażowych na spółki żeglugowe uczestniczące w świadczeniu regularnych usług na, z i między wyspami, o ile obowiązki te nakładane są w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich armatorów unijnych.

W orzeczeniu Trybunału z 2001 r. wyjaśniono, że art. 4 ust. 1 należy interpretować jako pozwalający państwom członkowskim na nałożenie obowiązku świadczenia usługi publicznej na niektóre przedsiębiorstwa żeglugowe, a jednocześnie na udzielenie zamówień na usługi publiczne innym przedsiębiorstwom żeglugowym na tę samą linię lub trasę w celu zapewnienia regularnego ruchu statków na wyspy, z wysp lub między nimi¹⁶.

Dalszych wyjaśnień odnośnie do art. 4 rozporządzenia udzielono w 2006 r. Trybunał uznał za niezgodne z prawem hiszpańskie przepisy 1) pozwalające na udzielenie koncesji na usługi kabotażowe tylko jednemu operatorowi na okres 20 lat; 2) określające, że jednym z kryteriów udzielenia koncesji jest nabyte doświadczenie w zakresie transportu na danej trasie; oraz 3) pozwalające na nałożenie obowiązku świadczenia usługi publicznej na usługi regularnego transportu między portami kontynentalnymi¹⁷.

W okresie odniesienia przeprowadzono następujące zmiany w krajowych przepisach dotyczących świadczenia usług publicznych:

- **W Grecji** system zezwoleń administracyjnych zastąpiono systemem zwykłego oświadczenia (ustawa 3922/2011 z dnia 4 marca 2011 r. zmieniająca ustawę 2932/2001).
- **W Hiszpanii** dekret królewski nr 1466/97 zastąpiono dekretem królewskim nr 1516/2007 z dnia 16 listopada 2007 r. Nowy dekret określa rozwiązania prawne w odniesieniu do regularnych linii kabotażu morskiego i usług publicznych. Dekret 9/2009 z dnia 27 stycznia 2009 r. rządu Wspólnoty Autonomicznej Wysp Kanaryjskich i ustawa 11/2010 z dnia 2 listopada 2010 r. Wspólnoty Autonomicznej Balearów stanowią uzupełnienie tych ram legislacyjnych.
- **We Francji** wprowadzono sankcje finansowe stosowane wobec armatorów świadczących usługi kabotażowe w rejsach na wyspy, jeżeli nie wywiązują się oni z obowiązku świadczenia usługi publicznej (dekret z dnia 18 września 2008 r.).

Sytuację w zakresie obowiązku świadczenia usługi publicznej i zamówień na usługi publiczne podsumowano w tabeli 3 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

¹⁶ Sprawa C-205/99 *Analir i in. przeciwko Administración General del Estado* [2001], Zb.O. I-1271.

¹⁷ Sprawa C-323/03 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Hiszpanii* [2006], Zb.Orz. s. I-2161.

1.2. Zmiany legislacyjne w państwach EFTA

Dnia 1 stycznia 2005 r. Norwegia wprowadziła zwolnienie z wymogu posiadania pozwolenia na pracę dla marynarzy spoza EOG służących na zagranicznych statkach przewożących towary lub pasażerów między portami norweskimi. Obowiązek posiadania pozwolenia na pracę został jednak ponownie wprowadzony w maju 2010 r. Tego wymogu posiadania pozwolenia na pracę nie stosuje się do obywateli z krajów EOG ani do obywateli państw spoza EOG służących na statkach zarejestrowanych w krajach EOG.

Jak wspomniano w poprzednim sprawozdaniu, statki zarejestrowane w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS) nie mają dostępu do kabotażu.

Główne przepisy dotyczące kabotażu w państwach członkowskich UE i w państwach EFTA podsumowano w tabeli 4 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

2. ZMIANY NA RYNKU

Komisja napotkała trudności w gromadzeniu danych potrzebnych do sporządzenia niniejszej sekcji sprawozdania, jako że narzędzia statystyczne używane do śledzenia kabotażu morskiego w państwach członkowskich stają się coraz bardziej niewystarczające i zawodne. Jak wskazano w poprzednim sprawozdaniu dotyczącym kabotażu, państwa członkowskie nie gromadzą już tak szczegółowych danych statystycznych jak w przeszłości. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że rynek został zliberalizowany, rejestrowanie danych związanych z rynkiem stało się trudniejsze dla krajowych administracji. Sytuacja ta sprawia często, że śledzenie statystyk staje się wewnętrznym zadaniem podmiotów prywatnych, które niechętnie dostarczają dane właściwym organom ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa.

Komisja rozważa obecnie opracowanie metodyki umożliwiającej gromadzenie szczegółowych i aktualnych statystyk dotyczących transportu morskiego, w tym kabotażu.

W niniejszej sekcji sprawozdania przedstawiono zmiany w ruchu, włącznie z ogólnymi tendencjami w przewozie kabotażowym towarów (2.1.1) i pasażerów (2.1.2), udziały w rynku pierwszego i drugiego rejestru (2.2) oraz udział w rynku statków podnoszących banderę zagraniczną (2.3).

2.1. Zmiany w ruchu

2.1.1. Przewóz towarów

Zgodnie z danymi dostarczonymi przez państwa członkowskie w odpowiedzi na kwestionariusz Komisji, uzupełnionymi danymi Eurostatu, w latach 2001–2007 morski kabotaż towarów był ogólnie stabilny, przy czym w niektórych państwach odnotowywano stały wzrost jego wielkości. Od 2008 r. wielkość ruchu malała ze względu na skutki kryzysu gospodarczego. Taka tendencja była najbardziej widoczna w **Grecji** i we **Włoszech**. W **Hiszpanii** wpływ kryzysu odnotowano głównie w przewozach drobnicowych w wyniku spadku ogólnej konsumpcji oraz w handlu masowym towarami sypkimi, na który wpłynęło spowolnienie w przemyśle budowlanym.

Tak jak w poprzednich latach w kabotażowym przewozie towarów dominują **Zjednoczone Królestwo** (duży udział w odniesieniu do towarów płynnych), **Hiszpania** (duży udział w odniesieniu do przewozów drobnicowych) i **Włochy** (duża wielkość przewozu towarów płynnych). Jeżeli chodzi o państwa EFTA, wolumen ładunków przewożonych przez **Norwegię** pozostaje wysoki głównie dzięki przybrzeżnemu przewozowi ropy (zob. tabela 1).

Dostępne dane dotyczące kategorii przewożonych ładunków podano w tabeli 5 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

Tabela 1: Kabotażowy przewóz towarów

Ilość ogółem (w mln ton)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DE	-	8,4	8,4	8,4	7,8	7,2	7,9	8,1	6,9	6,3
DK*	13,5	12,0	13,7	13,0	14,6	17,0	17,8	16,9	13,2	14,8
EE*	-	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
EL*	23,4	30,5	36,3	35,0	32,4	33,7	34,3	30,8	27,2	22,2
ES	76,9	76,3	78,7	86,3	87,6	87,0	91,4	86,0	76,6	80,7
FI	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
FR	9,1	9,8	10,1	10,4	10	9,3	9,9	9	8,7	8,1
IE	-	-	-	-	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
IT	70,2	67,6	59,9	66,1	103,	73,8	72,7	67,6	60,7	58,6
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	12,2	11,6	11,9	11,3	13,1	11,4	12,5	12,1	9,9	11
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	105,	102,	96,4	95,7	97,0	88,7	88,0	84,6	79,6	71,3
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO*	-	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

*Źródło: Eurostat. Dane zebrane przez Eurostat uwzględniają informacje dotyczące portów obsługujących ponad 1 mln ton rocznie.

2.1.2. Przewóz pasażerów

Morski kabotażowy przewóz pasażerów wydaje się stabilny, biorąc pod uwagę, że ogólne skonsolidowane dane liczbowe są podobne do danych odnotowanych w poprzednich sprawozdaniach. Nie odnotowano większych wzrostów w tym rodzaju ruchu. Także ruchy sezonowe powiązane z sezonem turystycznym nie są istotne w kontekście całkowitych danych liczbowych. Ze względu na skutki kryzysu gospodarczego liczba pasażerów zmalała w okresie ostatnich trzech lat (dane **Hiszpanii** w 2010 r. wykazują spadek do poziomów zarejestrowanych w latach 2004–2005, a w **Grecji** odnotowano spadek do poziomu z 2001 r.).

Morski kabotażowy przewóz pasażerów charakteryzuje się wysokim poziomem koncentracji: **Grecja** i **Włochy** stanowią dwa największe rynki, za nimi zaś plasuje się **Hiszpania**. Spadek w ruchu pasażerów rejestrowany w **Danii** w wyniku otwarcia mostu nad cieśniną Wielki Bełt (połączenie drogowe między Kopenhagą a kontynentem) od połowy lat dziewięćdziesiątych obecnie się stabilizuje na poziomie mniejszej liczby pasażerów i wynosi 8–9 mln pasażerów rocznie (zob. tabela 2).

Statystyki dotyczące liczby pasażerów w odniesieniu do EFTA nie są dostępne.

Tabela 2: Kabotażowy przewóz pasażerów

Liczba pasażerów ogółem (w mln)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
DE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DK*	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
EE	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	1,9	1,8
EL	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
ES	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
FI	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
FR*	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	-	-
IE	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,5	0,5
IT	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-
PT*	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
RO	-	-	-	-	-	-	--	-	-	-
SE	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

*Źródło: Eurostat. Dane zebrane przez Eurostat uwzględniają informacje dotyczące portów obsługujących ponad 200 000 pasażerów rocznie.

2.2. Odpowiednie udziały w rynku pierwszego i drugiego rejestru

Pierwszy rejestr dominuje w przewozie kabotażowym pasażerów. Jedynie **Hiszpania** i **Portugalia**, które zezwalają na przewóz kabotażowy pasażerów statkami zarejestrowanymi w ich drugich rejestrach, odnotowują niewielki udział takich statków.

W odniesieniu do kabotażu towarów odnotowuje się tendencję wzrostową w zakresie roli drugiego rejestru. We **Włoszech**, w następstwie złagodzenia warunków dostępu do kabotażu statków zarejestrowanych we Włoskim Rejestrze Międzynarodowym, można było odnotować znaczny wzrost udziału tych statków w przewozie kabotażowym towarów. Według władz włoskich tendencja ta utrzyma się prawdopodobnie w najbliższej przyszłości.

2.3. Udział w rynku statków pływających pod banderę zagraniczną

Obecność statków pod obcą banderą jest najbardziej widoczna w kabotażu towarów. W **Finlandii** obecność statków pływających pod obcą banderą krajów EOG wzrosła z 25 % w 2001 r. do 36 % w 2005 r. i 47 % w 2010 r. We **Włoszech** obecność statków zarejestrowanych pod obcymi banderami krajów EOG wzrosła w kabotażu kontynentalnym towarów od około 43 % w 2001 r. do prawie 47 % w 2009 r. W **Niemczech** statki pływające pod obcymi banderami krajów EOG transportują średnio ponad połowę towarów: w 2002 r. udział ten stanowił 52 %, a w 2010 r. wzrósł do prawie 56 %.

Przewaga bander narodowych pozostaje znaczna w odniesieniu do przewozu kabotażowego pasażerów, przy czym szczególnie przypadek stanowi **Grecja**, gdzie statki pod banderą

narodową stanowią prawie całość rynku (spośród około 300 statków obsługujących przewóz kabotażowy pasażerów tylko cztery są zarejestrowane pod obcą banderą, należą jednak do właścicieli greckich).

Dostępne dane przedstawiono w tabeli 6 w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

3. ZATRUDNIENIE

Dostępne informacje dotyczące zatrudnienia w kabotażu morskim są bardzo ograniczone.

W **Finlandii** i **Portugalii** w 2005 r. odnotowano nieznaczny spadek liczby osób zatrudnionych w kabotażu morskim (w Finlandii był to spadek z 1 697 osób w 2000 r. do 1 562 osób w 2005 r., w Portugalii ze 167 osób w 2000 r. do 149 w 2005 r.)¹⁸.

W **Hiszpanii** liczba marynarzy pływających na statkach pod hiszpańską banderą zmniejszyła się o 49,5 %, z 5 350 w 2001 r. do 2 649 w 2010 r., głównie z powodu redukcji liczby statków (małe statki kabotażowe zastąpiono mniejszą liczbą nowoczesnych statków o większej pojemności).

Na **Malcie** zatrudnienie w sektorze kabotażu morskiego wynosi 240 osób (łącznie z marynarzami) i według maltańskich władz ma wyraźny potencjał wzrostowy. Szacuje się, że następne 500 osób zostanie zatrudnionych w kolejnych latach.

4. KONSULTACJE

W 2009 r. i 2012 r. Komisja przeprowadziła konsultacje z administracjami morskimi państw członkowskich i innymi zainteresowanymi stronami¹⁹ w celu dokonania oceny skutków rozporządzenia.

Konsultacje te wykazały, że rynek kabotażu jest niezwykle różnorodny w całej UE. Z informacji otrzymanych w ramach tych konsultacji wynika, że rozporządzenie uwzględni, jak się wydaje, wspomnianą różnorodność i demograficzno-geograficzną specyfikę państw członkowskich.

Wydaje się, że zniesienie barier w dostępie do rynku kabotażu nie doprowadziło do znacznego wzrostu liczby armatorów zainteresowanych świadczeniem usług kabotażu. Może mieć to związek z nieodłącznymi cechami rynku kabotażu, na który, z kilkoma wyjątkami dotyczącymi tras o bardzo dużym znaczeniu handlowym²⁰, składa się dość niewielki ruch pasażerski i ograniczona ilość przewożonych towarów. Ponadto położenie geograficzne często nie jest korzystne dla usług morskich w porównaniu z transportem lądowym, np. wskutek wymogów dotyczących szczególnych cech technicznych statków (np. statki pływające po Europie północnej często muszą posiadać klasę lodową).

¹⁸ Źródło: Consultrans.

¹⁹ Wkład w powstanie tego sprawozdania wniosły: Konferencja Peryferyjnych Regionów Nadmorskich Europy (KPRNE), Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), Europejska Organizacja Portów Morskich (ESPO), Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF).

²⁰ Np. transport kabotażowy pomiędzy Francją a Korsyką, początkowo zapewniany jedynie przez SCNM, przyciągnął innych armatorów: Corsica Ferries i w 2010 r. Moby Lines.

Ponadto należy zauważyć, że niektóre przedsiębiorstwa armatorskie zapewniają swoją obecność na rynkach kabotażu innych państw członkowskich poprzez nabywanie udziałów przedsiębiorstwach będących krajowymi armatorami²¹, a nie jedynie poprzez fizyczne świadczenie usług kabotażowych.

Na podstawie otrzymanych informacji należy podkreślić, że rozporządzenie funkcjonowało z powodzeniem, stanowiąc ramy prawne dla zamówień na usługi publiczne i obowiązki świadczenia usługi publicznej oraz przyczyniło się do osiągnięcia większej przejrzystości w udzielaniu tych zamówień i nakładaniu tego obowiązku.

W kilku przypadkach w ramach przekazywanych informacji podkreślono, że przepisy rozporządzenia dotyczące obowiązku świadczenia usługi publicznej i zamówień na usługi publiczne umożliwiają organom publicznym negocjacje z armatorami ze stosunkowo silnej pozycji i umożliwiają administracjom pewną kontrolę nad poziomem opłat. Ogólną ocenę należy jednak sformułować w sposób bardziej umiarkowany ze względu na przykłady transportu na wyspy o małym znaczeniu handlowym. Według greckiej administracji morskiej wydaje się, że brak skutecznej konkurencji na niektórych liniach doprowadził w Grecji do wyższych kosztów rekompensujących świadczenie usługi publicznej²².

Konsultacje ujawniły, że odstępstwa określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia pozwalające na stosowanie zasad państwa przyjmującego w odniesieniu do spraw dotyczących załogi mają istotne znaczenie dla kilku państw członkowskich. W informacjach podkreślono, że te odstępstwa gwarantują równe warunki konkurencji. Komisja jest jednak świadoma, że brak łatwego dostępu armatorów do przepisów prawnych państwa przyjmującego dotyczących wymogów w odniesieniu do załogi może stanowić przeszkodę w dalszym rozwoju kabotażu wyspowego.

Niektórzy uczestnicy konsultacji wskazali też, że otwarcie rynku kabotażu na trasach komercyjnych w niektórych przypadkach przyspieszyło modernizację floty i przyczyniło się do poprawy jakości oferowanych usług.

5. WNIOSKI

5.1. Skutki liberalizacji

Niemal wszystkie usługi kabotażowe w UE zostały zliberalizowane od dnia 1 stycznia 1999 r. Rynek grecki, który był ostatnim rynkiem częściowo chronionym, został otwarty od dnia 1 listopada 2002 r.

Do 2007 r. rynek kabotażu morskiego był ogólnie stabilny, przy czym w niektórych państwach odnotowywano stały wzrost masy przewożonych towarów i liczby przewożonych pasażerów. Od 2008 r. na rynku tym występuje znaczne pogorszenie sytuacji ze względu na skutki kryzysu gospodarczego.

Podobnie jak w latach poprzednich największym rynkiem ruchu towarowego jest Zjednoczone Królestwo, a następnie Hiszpania i Włochy. W zakresie transportu towarów nadal dominującą pozycję zajmują towary płynne.

²¹ W 2008 r. włoscy armatorzy Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA nabyli dodatkowe akcje Greek Minoan Lines S.A. i tym samym zostali największymi akcjonariuszami tej spółki.

²² W Grecji finansowanie publiczne kosztów wykonywania obowiązku świadczenia usługi publicznej wynosiło 24 mln EUR przed wdrożeniem rozporządzenia, w odróżnieniu od kwoty ponad 100 mln EUR w latach 2009–2011, co stanowi wzrost o ponad 400 % w skali rocznej w porównaniu z rokiem 2000.

Największe natężenie ruchu w odniesieniu do pasażerów odnotowała Grecja, wyprzedzając Włochy.

Udział w rynkach krajowych statków pływających pod bandera obcego państwa zwiększył się w odniesieniu do kabotażu towarów, natomiast pozostaje ograniczony w odniesieniu do przewozu kabotażowego pasażerów.

Z konsultacji przeprowadzonych przez Komisję wynika, że liberalizacja wywarła ogólnie umiarkowane, lecz pozytywne skutki prowadzące w niektórych państwach członkowskich do modernizacji flot krajowych narażonych na większe ryzyko konkurencji.

5.2. Dalsze działania

Po zakończeniu konsultacji z 2009 r. i 2012 r., o których mowa w sekcji 4 niniejszego sprawozdania, oraz opierając się na doświadczeniu zdobytym w trakcie kilku lat stosowania rozporządzenia, Komisja uważa, że rozporządzenie jest dostosowane do swojego celu i nie wymaga zmian. Komisja przyznaje jednak, że kilka kwestii powstałych w ramach udzielonych informacji wskazuje na problemy związane z jego interpretacją i wykonaniem. W związku z tym Komisja zajęła się tymi kwestiami w nowym komunikacie wyjaśniającym dotyczącym kabotażu morskiego²³.

Biorąc pod uwagę, że dostępne informacje statystyczne dotyczące kabotażu morskiego stały się niewystarczające i ponieważ liberalizacja została już przeprowadzona, a rynek jest ustabilizowany, Komisja proponuje składanie sprawozdań dotyczących gospodarczego i prawnego postępu liberalizacji tylko w przypadku znacznych zmian w tej dziedzinie, a w każdym razie nie później niż do 2018 r., aby w pełni ocenić skutki liberalizacji kabotażu morskiego w Chorwacji, która do dnia 31 grudnia 2014 r. korzysta z tymczasowego odstępstwa od niektórych przepisów rozporządzenia.

²³

Zob. przypis 9.